

Os Gargalos da Logística no Estado do Espírito Santo

REZENDE, Sergio [\[1\]](#)

SALIMENA, Christina A. Suzane Ferreira [\[2\]](#)

REZENDE, Sergio; SALIMENA, Christina A. Suzane Ferreira. **Os Gargalos da Logística no Estado do Espírito Santo**. Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Ano 1. Vol. 11. pp 260-280 Dezembro de 2016. ISSN:2448-0959

RESUMO

O determinado estudo mencionará os gargalos existentes na logística do Estado do Espírito Santo, no decorrer desta pesquisa relatarei alguns dos principais problemas de infraestruturas logística do Espírito Santo. Por muitos anos o estado ficou estagnado devido às faltas de investimentos no complexo portuário, aeroporto, nas rodovias estaduais e principalmente nas rodovias federais que cortam a extensão do solo capixaba. Levando em consideração que o Espírito Santo é uma rota importante para o escoamento da logística do país, mas no estado precisa de fazer investimentos nos modais de transportes para minimizar os gargalos que serão apresentados no decorrer deste estudo.

Palavras-Chave: Gargalo, Infraestrutura, Investimentos, Logística.

1. INTRODUÇÃO

A grande falta de estrutura apropriada para a logística, transporte e escoamento de cargas no Estado do Espírito Santo sempre foi sinalizada como um dos principais gargalos para a vitalidade da economia capixaba. Porém, os investimentos que deverão ser executados em longo prazo tendem a diminuir as problemáticas dos gargalos da logística do estado ou minimizar as partes dessas adversidades.

Em 2013 o Governo do Estado do Espírito Santo desenvolveu ações voltadas para a Integração Logística por meio do Programa de Desenvolvimento Sustentável do Espírito Santo (PROEDES). O propósito do programa era criar no Estado um ambiente de alto padrão no setor e promover o desenvolvimento igualitário em todas as regiões capixabas. Esse programa foi criado na gestão do Governador Renato Casagrande.

No ano de 2012, quando o programa foi criado o governo traçou diversas metas, das quais os objetivos principais do PROEDES eram:

Reestruturar o cenário competitivo em âmbito estadual e recolocar o Espírito Santo entre os estados brasileiros que mais recebem investimentos sejam eles privados, nacionais e globais;

Dar suporte às empresas capixabas para que possam competir em nível de igualdade frente corporações de outros Estados;

Dar prioridade aos seguimentos mais fortes em tecnologia a fim de diversificar a economia capixaba.

Priorizar a participação dos negócios localizados no estado nos fornecimentos às grandes cadeias produtivas, especialmente, energias alternativas, silvicultura, petróleo, gasoquímico, siderúrgico, naval e metalmeccânico;

Consolidar o Espírito Santo como um importante pólo regional no seguimento de comércio exterior;

Tornar o Espírito Santo um estado com desenvolvimento sustentável. (PROEDES, 2012).

A finalidade da elaboração **PROEDES** da gestão do governo estadual, na época fez um levantamento do panorama econômico capixaba e uma detalhada apreciação das mais excelentes técnicas de políticas de desenvolvimento a serem aplicadas. O determinado programa está distribuído em alguns importantes pontos relevantes. Mais o que particularmente chamou-me a atenção foi o da melhoria da logística do nosso estado, na qual dispõe:

Apoio à instalação de novos portos e incentivos, viabilizar a duplicação e melhorias das vias federais, modernização e ampliação do aeroporto de vitória construção de aeroportos em regiões estratégicas, investimentos infraestrutura e mobilidade urbana (PROEDES, 2012).

O sistema logístico do estado apresenta diversas dificuldades, nas quais são destacadas e conhecidas pelos profissionais do determinado setor da logística capixaba. A logística do estado espírito-santense tem diversos gargalos, onde trataremos o assunto com detalhes mais precisos no decorrer deste estudo. Veremos as dificuldades que temos na logística, nos seus diversos modais, e as possíveis soluções para que sejam sanados os problemas existentes ou até mesmo minimizar as problemáticas que serão explanadas neste estudo.

2. MODAIS DE TRANSPORTE

2.1. RODOVIÁRIOS

É de conhecimentos de toda a sociedade brasileira que a modalidade de transporte mais utilizada em nosso país é o modal rodoviário. E no estado capixaba não é diferente, pois segue o mesmo costume do transporte mais utilizado no Brasil, mesmo porque o estado do Espírito Santo não tem infraestruturas suficiente e adequadas nos demais modais de transportes, para ofertar as empresas para fazer com que os escoamentos dos produtos e mercadorias que a comunidade espírito-santense e do restante do Brasil dependem diariamente.

Pois tudo o que vestimos, comemos e bebemos, etc. Isso mesmo, tudo, depende do setor de logística integrada, desde a fabricação do produto ou material, estocagem, armazenamento, distribuição e por fim a chegada ao consumidor final, que somos nós.

2.2. RODOVIAS ESTADUAIS DO ESPÍRITO SANTO

As rodovias estaduais do Espírito Santo têm grande importância para o escoamento da logística para todo o estado capixaba, visto que, as rodovias estaduais são compostas por diversas rodovias pavimentadas e outras que ainda estão em pavimentação e até há também aquelas conhecidas como: estradas de chão.

O órgão público responsável pela administração das rodovias estaduais o Departamento de Estrada de Rodagem do Estado do Espírito Santo (DER-ES), criou o Programa Rodoviário do Espírito Santo, na qual dispõe do seguinte objetivo:

O Programa Rodoviário do Espírito Santo tem como objetivo geral melhorar o transporte terrestre de cargas e passageiros na rede rodoviária estadual, por meio da reabilitação de trechos críticos, redução de custos de transportes e aumento da segurança rodoviária (DER-ES, 2011).

Na implementação do programa estadual, com financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o DER-ES já realizou a primeira etapa do programa.

A **primeira etapa** do Programa Rodoviário do Estado do Espírito Santo financiado parcialmente com recursos do BID através dos contratos de empréstimos firmados com o governo do Estado. Os primeiros estudos e projetos preliminares foram executados entre os anos de 1988 e 1991. A fase de execução teve duração de 06 anos, entre 1992 e 1998. E no final desta etapa do Programa em 1998 o custo final contabilizado foi em US\$^[3] 106,77 milhões de dólares, distribuídos como discriminado abaixo: (grifo nosso)

- Engenharia e administração, compreendendo:
 - a) Projetos de engenharia; b) Supervisão de obras; c) Administração do programa.

Obras de pavimentação:

Pavimentação da ES – 130 - trecho Montanha - Cajubi com 23 km. As obras tiveram início em novembro/1994 e seu término foi em setembro de 1996, com um custo final de US\$ 4,8 milhões.

Obras de reabilitação:

As obras de reabilitação foram divididas em 5 grupos. Ao todo foram reabilitados 26 lotes numa extensão total de 465,8 Km. O custo final das obras de reabilitação foi de US\$ 63,7 milhões. Todas as obras de reabilitação foram concluídas até o 2º trimestre de 1998.

Obras de selagem:

As obras de selagem foram realizadas numa extensão total de 380,30Km. O custo final das obras foi de US\$ 6,3 milhões, todas as obras foram concluídas no 1º trimestre de 1998.

- a) Equipamentos de conservação rodoviária; b) Sistema de administração rodoviária (SAR); c) Equipamentos de administração rodoviária:
 - Manutenção, compreendendo:
 - Custos financeiros, compreendendo:
 - a) Juros; b) Comissão de crédito; c) Inspeção de supervisão:

Esta etapa do Programa representou um significativo passo para a recuperação das rodovias do Estado. Ao todo foram objetos de intervenção, aproximadamente 870 km de rodovias, o que representou na época 40% da malha pavimentada do Estado. Além da melhoria da malha rodoviária, o Programa BID I dotou o

DER-ES de um mecanismo de planejamento Sistema de Administração Rodoviária (SAR), que permite a tomada de decisões consistentes e economicamente eficazes para a sua preservação, assim como o fortalecimento do órgão através da aquisição de equipamentos tanto para manutenção, como para a administração rodoviária.

A **segunda etapa** do programa rodoviário do Estado do Espírito Santo financiado parcialmente com recursos do BID através do contrato de empréstimo firmado com o governo do Estado. Em 2011 no final do Programa o custo final contabilizado foi de US\$ 150,67 milhões. (grifo nosso)

Obras de Pavimentação da ES - 264 trecho Gonçalves - Lajinha com 28,5 K m. A obra teve início em agosto/2006 e término em março/2010 com um custo final de US\$ 18,4 milhões. As obras de reabilitação nesta etapa contemplaram a extensão total de 221,0 Km.

Esta etapa o programa realizou a intervenção em aproximadamente 250 km de rodovias, o que representou na época 8% da malha pavimentada do Estado. Além da melhoria da malha rodoviária, o programa BID II por meio do componente fortalecimento institucional dotou o DER-ES de instrumentos eficazes para o desempenho de suas atribuições institucionais, através de treinamento, aperfeiçoamento de pessoal, aquisição de equipamentos e reestruturação interna do Órgão.

Na **terceira etapa** do Programa Rodoviário do Espírito Santo, terá como objetivo geral melhorar o transporte terrestre de cargas e passageiros na Rede Rodoviária Estadual, através da reabilitação de trechos críticos da rede, diminuindo os custos de transporte e aumentando a segurança rodoviária. (grifo nosso)

O Programa resultará em uma melhoria substantiva das condições de rodagem em cerca de 10% do total da rede pavimentada e buscará promover a sustentabilidade do sistema viário mediante melhorias na eficiência da gestão, através do fortalecimento institucional do DER-ES.

Melhorará o acesso a mercados e serviços básicos, complementando o desenvolvimento das atividades econômicas em sua área de influência e contribuindo para o aumento da competitividade da região. Para atingir os objetivos propostos, o DER-ES pretende executar:

O Programa terá seus recursos definidos de acordo com os planejamentos do programa, e que estabeleceu o valor de US\$ 250 milhões para esta etapa do programa.

[...] o programa resultará em uma melhoria substantiva das condições de rodagem em cerca de 10% do total da rede pavimentada e buscará promover a sustentabilidade do sistema viário mediante melhorias na eficiência da gestão, através do fortalecimento institucional do DER-ES.

Melhorará o acesso a mercados e serviços básicos, complementando o desenvolvimento das atividades econômicas em sua área de influência e contribuindo para o aumento da competitividade da região [...] (DER-ES, 2011).

Este programa é um planejamento que teve início na década de 90 e tem o objetivo de melhorar toda a infraestrutura rodoviária estadual do Espírito Santo, é um planejamento em longo prazo que visa melhorar e manter as melhorias as estradas capixabas para que a sociedade espírito-santense possa se locomover com maior agilidade nas terras capixabas. Pois há muito tempo que a sociedade do Espírito Santo necessita dessas melhorias nas rodovias estaduais, isto é, a falta de investimentos no setor rodoviário

trouxe diversos prejuízos para o Estado.

Mas com os investimentos que estão sendo feitos nas rodovias, podemos ter esperanças de que ainda veremos as melhorias nas estradas capixabas, e esses investimentos diminuirão significadamente os gargalos que atualmente têm nas infraestruturas das rodovias estaduais do Espírito Santo.

2.3. RODOVIAS FEDERAIS DO ESPÍRITO SANTO

As rodovias federais que passam no estado têm um importante papel para o fluxo da logística e desenvolvimento econômico do Estado do Espírito Santo e de todo o país, ou seja, o transporte terrestre rodoviário é o modal que as empresas mais utilizam para transportar e distribuir os diversos produtos e mercadorias para o consumo diário das pessoas:

“Predomina, no País, o modal rodoviário, herança histórica dos modelos de transporte adotados ao longo da história, e que opera a um custo mais alto [...]” (COLETI, 2014).

O transporte rodoviário é o principal meio para o deslocamento de cargas dentro do Brasil. Embora o Governo Federal venha aumentando os investimentos nos outros modais, o rodoviário ainda é responsável por quase 63% do TKU (toneladas por quilômetro útil) movimentado no País, tendo transportado, em 2008, mais de 770 bilhões de TKU, volume 14% superior ao registrado em 2006, segundo estudo do Instituto ILOS. (HIJAR, 2011).

Atualmente os gargalos da logística no Brasil e principalmente no estado são enormes em todos os aspectos, principalmente nas rodovias federais, onde há inúmeros problemas que precisam ser minimizados ou até mesmo finalizadas com as melhorias que precisam e devem ser feitas em toda a extensão das duas principais rodovias que cortam o estado. As duplicações das rodovias e o recapeamento das mesmas, certamente diminuiriam os problemas que atualmente existem.

Por outro lado, temos também outro problema de extrema importância: o sucateamento dos veículos de transporte, isto é, a frota de veículos de transporte pesados.

No Brasil, o setor rodoviário de cargas convive com uma série de problemas estruturais. Dentre eles se destacam a informalidade e fragmentação do setor, uma frota crescente envelhecida pela incapacidade de renovação, a insegurança que resulta em crescente roubo de cargas em concorrência predatória e preços inferiores aos custos reais. A fragmentação e a informalidade podem ser constatadas pelo fato de que cerca de 50% da frota pertencem a transportadores autônomos, 20% a empresas com frota própria, e apenas 30% a empresas de transporte [...] (FIGUEIREDO, 2000 p. 240).

“A malha rodoviária do Espírito Santo é composta por 760 (setecentos e sessenta) quilômetros de rodovias federais, com ênfase para a BR-101[4], que liga o Estado ao Rio de Janeiro e à Bahia com a extensão de 475,9 Km, logo, temos a BR-262, que leva até Minas Gerais” (GOVERNO DO ESPÍRITO SANTO, 2011).

Especificamente a BR 101, tem enorme importância para o escoamento de transportes para o Estado do Espírito Santo e para todas as regiões sul, sudeste e nordeste brasileiro. Todavia, esta rodovia apresenta diversos problemas de infraestrutura em toda a sua extensão, as faltas de manutenções em vários trechos

fazem com que os pneus dos caminhões, carretas e até mesmo os carros de passeio sejam danificados, pelo fato da rodovia ter vários buracos, falta de iluminação entre outros problemas, etc.

Esses problemas fazem com que o escoamento das produções de alimentos, materiais e outros diversos produtos sofram enormes prejuízos em todos os aspectos. A sociedade capixaba já sofreu muito pelo motivo da falta de investimentos nesta rodovia, a rodovia ficou por vários anos sem ter manutenção para que o usuário utilizasse de forma adequada e tranquila.

Esse gargalo se perdura até nos dias atuais, gerando um efeito dominó, ou seja, toda a cadeia de suprimentos, logística e o consumidor final pagam alto preço por esse gargalo, da ausência de investimentos de infra-estrutura rodoviária.

Um dos principais gargalos da BR 101 é a falta de duplicação em diversos trechos no Espírito Santo, conseqüentemente, as empresas de transportes e o setor de logística sofrem com essa problemática.

Atualmente a BR 101 está sob a concessão da administradora ECO 101[5] empresa que está administrando a rodovia BR 101. Em diversos trechos que cortam o Espírito Santo houve alguns reparos, todavia há muito ainda que fazer, isto é, a rodovia deve ser duplicada em diversos trechos que passam no estado, pois há necessidade desses investimentos para que os veículos transitem de forma segura e ágil para que se cheguem aos seus destinos.

A Administradora da rodovia está com a concessão de 25 (vinte e cinco anos) para fazer os devidos reparos que precisam ser feitos em toda a extensão que passa no Estado do Espírito Santo, isso mostra a total irresponsabilidade do Governo Federal para com a falta de investimentos dos próprios recursos. A administração pública não faz o que deve ser feito, e então privatiza a rodovia federal para que a administração privada faça todos os implementos para que a população possa trafegar satisfatoriamente.

Levando em consideração, a rodovia melhorou bastante desde em que em foi concedida para a administração privada. A privatização por um lado é ruim a questão dos pedágios, pois é um ônus que os usuários da rodovia estão arcando, e por outro lado é muito bom, pelas melhorias que vem sendo feitas na rodovia que foi privatizada. Nesse sentido, todos os usuários da rodovia trafegam tranquilamente e chegam aos seus destinos com maior rapidez e acima de tudo com segurança.

Essas melhorias deveriam ser feitas pelos governantes do passado, mas não foi feito e a sociedade capixaba ficou prejudicada e comunidade dos demais estados brasileiros, tendo em vista que a rodovia BR 101 corta todo o território brasileiro, de norte a sul.

As devidas melhorias na rodovia devem ser feitas e mantidas continuamente, pois a sociedade está pagando um alto valor por tudo isso. Precisamos ter rodovias federais em boas condições para que os fluxos de mercadorias fluam no território capixaba para atender as demandas da população, de maneira eficiente e segura.

O mesmo deve ser feita com a BR 262, essa rodovia ainda é administrada pelo governo federal, mas há um levantamento de que nos próximos anos a rodovia 262 seja privatizada (FOLHA DA CIDADE, 2015).

Certamente, a administração pública deve e precisa fazer todas as melhorias possíveis na BR 262 para que os usuários da rodovia usem a mesma de forma segura.

2.4. MODAL FERROVIÁRIO

O setor modal ferroviário é caracterizado pela capacidade de transportar grandes volumes, especialmente os produtos *commodities*[6] em casos de deslocamentos de médias e grandes distâncias. Outra característica importante é de que, esse modal em especial tem os maiores níveis de segurança em relação ao transporte rodoviário, com menores índices de roubos e acidentes, e é considerado também o transporte mais economicamente eficaz.

Vejam abaixo as principais vantagens do modal ferroviário:

1. Baixo custo, pois esse modal tem as menores taxas, não paga pedágios e utilizam combustíveis de menor valor;
2. Maior segurança, pois tem os menores riscos e índices de acidentes, e
3. Capacidade grande nos compartimentos de carga.

As principais desvantagens do modal ferroviário:

1. Rotas fixas e baixa inflexibilidade;
2. Em alguns casos dependem de outros modais de transportes para que as mercadorias cheguem aos clientes e destinos, e
3. Falta de investimentos na estrutura ferroviária.

Atualmente o Espírito Santo possui duas ferrovias: a ferrovia Vitória-Minas da Vale[7] que transporta passageiros do Espírito Santo a Minas Gerais e vice-versa, essa ferrovia também é utilizada para o transporte de minério de ferro que vem de Minas Gerais.

A Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) opera o único trem de passageiros diário no Brasil que liga duas regiões metropolitanas: Cariacica[8] e Belo Horizonte[9] (MG).

Conta também com a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), que liga Vitória[10] ao Rio de Janeiro, essa ferrovia é o principal eixo de conexão ferroviária entre as regiões nordeste, sudeste e centro-oeste do Brasil. A localização estratégica e a interligação com a Estrada de Ferro Vitória a Minas proporcionam o dinamismo econômico para os negócios de diversas empresas.

A ferrovia especificamente liga o Espírito Santo ao Estado do Rio de Janeiro, essa ligação tem uma grande importância para a logística integrada de transportes de produtos de *commodities*.

O sistema ferroviário do Estado do Espírito Santo precisa de mais investimentos nas infraestruturas por um todo, para que a população do Estado capixaba seja mais beneficiada. Visto que há um projeto do governo federal para que seja construída uma ferrovia que ligará o Estado Espírito Santo ao Rio de Janeiro, a nova ferrovia será chamada de Rio-Vitória ou Vitória-Rio.

O governo do Estado apresentou, numa audiência pública, o projeto da ferrovia que vai ligar o Rio de

Janeiro ao Espírito Santo (EF-118). Neste evento foi apresentado em detalhes o projeto de engenharia de implantação da nova ferrovia, incluindo traçado detalhado, infraestrutura da obra, potencial logístico, integração com a malha ferroviária nacional e com os portos do Rio de Janeiro e do Espírito Santo, e o potencial de geração de negócios [...]

A nova ferrovia Rio-Vitória faz parte do Programa de Infraestrutura e Logística (PIL), lançado pela presidente Dilma, que prevê a concessão, por parte da União, de ferrovias, rodovias, portos e aeroportos em todo o país. A EF-118 terá 577,8 km de extensão, sendo 169,2 Km no Espírito Santo e 404,6 Km no Rio de Janeiro, e interligará os complexos portuários dos dois estados. O projeto prevê a implantação de seis túneis, 171 viadutos rodoviários, 130 pontes ferroviárias, 117 passagens inferiores e 60 passagens de pedestres [...]. (GLOBO, 2015).

Certamente, quando essa ferrovia estiver pronta, a obra beneficiará toda a região sudeste do país, principalmente os dois estados brasileiro, a EF-118 atenderá a demanda da rede portuária dos dois estados, incluindo os portos de Sepetiba, Itaguaí, Macaé, Barra do Furado e Açú, no Rio de Janeiro, e os Portos Central, Ubu, Tubarão e Vitória, no Espírito Santo.

Esse projeto é de grande importância para diminuir o gargalo que existe hoje na infra-estrutura do modal ferroviário do estado, sem dúvida, essa ferrovia trará um enorme benefício direto ao setor logístico capixaba, portanto a logística integrada ficará mais fortalecida com esse investimento que foi apresentado pelo governo federal e quem ganha com esses investimentos sem sobras de dúvidas é a população evidentemente.

2.5. MODAL AEROVIÁRIO

O modal aeroviário é transporte realizado por aeronaves de pequeno e de grande porte, e neste tipo de modal são divididos entre os voos nacionais, aqueles que são feitos dentro do país e os internacionais, aqueles que são realizados para fora do Brasil. Neste sentido podemos caracterizar os voos internacionais tanto pelas exportações como nas importações de mercadorias.

Esse modal de transporte é a princípio o mais utilizado para as mercadorias ou produtos de maiores valores agregados, em pequenos volumes e conseqüentemente na urgência de entrega da encomenda. Visto que, o modal aeroviário é o mais leve e eficiente dentre todos os demais modais, e também o mais caro.

Vejam as principais vantagens do modal aeroviário:

1. É o modal de transporte mais rápido e eficiente, permitindo uma resposta rápida do exportador ou importador das respectivas demandas dos clientes;
2. Menor custo de reposição de estoques por parte dos importadores devido à rapidez do atendimento;
3. Redução nos custos de embalagens, marcação e despesas de seguro, em virtude do exíguo manuseio da carga, e
4. Atendimento a praticamente todas as regiões do mundo.

As principais desvantagens do modal aeroviário:

1. Restrições a grandes quantidades de carga em termos de volume e de peso;
2. Frete mais caro em comparação aos demais modais de transporte inviabilizando o transporte de cargas de baixo valor agregado;
3. Limitações a cargas perigosas, e
4. Conjugação com outros modais de transporte para alcançar o destino final da mercadoria.

O Brasil tem muitos pequenos aeroportos particulares, mas esses aeroportos não oferecem infra-estrutura suficiente para que sejam feitos voos de transporte de mercadorias para os escoamentos dos produtos na logística integrada:

De acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), O Brasil atualmente tem 4.000 (quatro mil) aeroportos onde na qual dentre esses aeroportos estão os aeroportos de pequeno porte, ou seja, aqueles aeroportos na qual disponibiliza voos de aeronaves pequenas. Deste modo, que 2.500 tem a capacidade e oferecem serviços de transporte de cargas e passageiros, dentre esses aeroportos, 1760 são propriedades particulares e apenas 740 são públicos [...] (ANAC, 2011).

No Estado do Espírito Santo tem os aeroportos de Cachoeiro de Itapemirim[11], Guarapari[12], Linhares[13], São Mateus[14] e de Vitória. Dentre todos os aeroportos do estado, apenas o aeroporto de Vitória tem a capacidade de ofertar aos cidadãos e as empresas, o serviço de transporte de produtos, isto é, somente o aeroporto de Vitória que tem um terminal de transporte de mercadorias para o transporte nacional e internacional.

“O Estado do Espírito Santo é um destaque no cenário econômico nacional, pois a economia capixaba tem se destacado muito nos últimos anos” (MOVIMENTO ESPÍRITO SANTO EM AÇÃO, 2004).

Conseqüentemente, com a ampliação do aeroporto de Vitória que está prevista para o final 2017, a comunidade espírito-santense ficará ainda mais satisfeita, pois essa ampliação beneficiará toda a sociedade do estado.

“O então ministro da aviação civil Eliseu Padilha esteve em Vitória no dia 25 de junho de 2015, e assinou a ordem de serviços para a execução das obras de ampliação do aeroporto da capital capixaba” (GLOBO, 2015).

Certamente essa obra trará inúmeros benefícios para toda a sociedade brasileira, visto que a localização geográfica estratégica do Espírito Santo, é um diferencial competitivo do segmento logístico em razão da proximidade dos principais centros consumidores, produtores e distribuição do país [...]. O Estado do Espírito Santo apresenta excelentes vocações e vantagens para o comércio exterior [...] (MOVIMENTO ESPÍRITO SANTO EM AÇÃO, 2004).

Com as implantações das obras no aeroporto de Vitória, sem dúvida, diminuirá os gargalos que hoje existem na logística do Espírito Santo, com isso, o estado será ainda mais competitivo no cenário econômico nacional. De certo que ainda melhor, se houvesse modificações em todas as infra-estruturas logísticas de todos os aeroportos dos municípios capixabas, aumentando assim a oferta de serviços de transportes aéreos de mercadorias diversas, para alavancar ainda mais a economia do Espírito Santo. Pois, o governo do estado e dos municípios capixabas tem o dever de oferecer melhorias contínuas nas infra-estruturas dos modais de transportes capixaba.

2.6. MODAL MARÍTIMO

O modal marítimo é o transporte que é realizado nos mares e oceanos, os mecanismos utilizados nesse tipo de transporte são: navegação de cabotagem[15] e navegação de longo curso[16], esse tipo de transporte é o único meio de transportar diversas mercadorias em larga escala, ou seja, que pode ser utilizado para levar toneladas de produtos de uma só vez para determinada região ou país.

“Os produtos de commodities, automóveis, arroz, cereais, combustíveis, grãos diversos, e químicos em geral são uns dos principais produtos que mais são transportados pelo modal marítimo”.

Veja as principais vantagens do modal marítimo:

1. Capacidade de deslocamento de cargas de tamanho maior;
2. Capacidade de cargas em maior volume e peso;
3. Menores custos para o transporte intercontinentais, e
4. Menor custo de frete.

As principais desvantagens do modal marítimo:

1. Pouca velocidade do transporte;
2. Pouca flexibilidade do transporte;
3. Necessidade das mercadorias ficarem nos portos para fiscalização da alfândega;
4. Maior distância dos produtos aos centros de produção entre outros, e
5. Maiores possibilidades de avarias nos produtos e nas mercadorias.

O complexo portuário do Espírito Santo é um dos maiores da América Latina, é de extrema importância para o desenvolvimento do Estado e do país. É responsável por cerca de 9% do valor exportado e por 5% do valor importado pelo país. No total, movimenta em torno de 45% do PIB Estadual. Sua estrutura permite a movimentação de diversos tipos de carga. É composto pelos seguintes portos:

Porto de Vitória é administrado pela Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), movimenta contêineres e carga geral por meio dos terminais Cais de Vitória, Companhia Portuária de Vila Velha (CPVV), Terminal de Vila Velha (TVV), Capuaba, Peiú, Paul/Codesa e da empresa Flexibrás.

Porto de Tubarão é o maior exportador de minério e pelotas de ferro do mundo e movimentam outras diversas cargas: grãos e combustíveis e é administrado pela empresa Vale.

Porto de Praia Mole é responsável por cerca de 50 % das importações do Brasil de produtos siderúrgicos operado pelas empresas ArcelorMittal, Usiminas e Gerdau Açominas e pelo terminal de carvão que é operado pela Vale.

Porto de Ubu que fica localizado no município de Anchieta[17], é um terminal operado pela Samarco Mineração, foi construído para escoar a produção de pelotas de minério de ferro e também movimenta cargas diversas para consumo da empresa e de terceiros.

Portocel que fica localizado no município de Aracruz[18], atende às unidades da Fibria, Veracel, Bahia

Sul/Suzano e Cenibra. É o maior porto brasileiro especializado no embarque de celulose, é considerado um dos mais eficientes do mundo.

Terminal Vila Velha (TVV), este o único terminal especializado em contêineres no Estado do Espírito Santo, é operado pela Vale, é uma excelente alternativa para operações de importação e exportação de contêineres e carga geral, destacando-se como um dos mais produtivos terminais brasileiros nesse segmento.

Companhia Portuária de Vila Velha (CPVV) que fica no município de Vila Velha[19] é administrada pelo Grupo Coimex, atende às operações *offshore*[20] do Estado do Espírito Santo e tem registrado significativo volume de atracações e de serviços prestados às grandes corporações do setor de petróleo.

Mesmo com todos esses mecanismos positivos do complexo portuário do estado, o Espírito Santo ainda precisa melhorar alguns pontos relevantes no quesito infra-estrutura portuários para atender as demandas das empresas capixabas entre outras.

A estrutura atual do Porto de Vitória e dos acessos a ele não atendem à demanda de cargas e faz com que o Espírito Santo perca mercado para outros estados [...] a movimentação de cargas caiu 15% em 2012, comparada com o respectivo ano anterior [...] (PRATA, 2012).

Para que o estado fique ainda mais competitivo no cenário econômico nacional é preciso que o governo do Espírito Santo finalize as obras de dragagens do porto de Vitória, para que o respectivo porto receba navios de grande porte e se torne um porto de águas profundas, assim como o porto de Santos[21]. Conseqüentemente, o porto de Vitória acabará definitivamente com o gargalo existente no específico setor da logística do Estado do Espírito Santo.

Os equipamentos para o reinício das obras de dragagem e derrocagem do canal de acesso estão no Porto de Vitória. A draga Novadragamar-Etermar atracou no final da tarde do dia 03 (três) no berço 102 do Cais Comercial de Vitória [...]. O tempo de retomada da obra vai depender do período de nacionalização dos equipamentos e liberação dos documentos pela Alfândega e pela Capitania dos Portos, mas a Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) prevê que as obras sejam retomadas ainda neste mês (GLOBO, 2016).

Deste modo, o Estado do Espírito Santo será fortalecido no setor econômico brasileiro com a finalização desta obra, pois na atualidade, o estado sofre com este gargalo. Mas com a conclusão da obra, o porto de Vitória terá maior capacidade para receber mais navios de diversos tamanhos e as empresas de comércio exterior entre outras empresas serão contempladas pelo maior desempenho de serviços que serão ofertados aos usuários do porto.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tenho a total convicção que Espírito Santo é um estado de que tem inúmeros benefícios devido a sua posição de localização geograficamente estratégica, tendo em vista que, o estado está em pleno crescimento econômico.

É importante ressaltar que o estado capixaba ocupa posição de muita importância com grande destaque no cenário do comércio internacional, na qual dispõe de altos índices econômicos e que está bem a frente de diversos estados.

No que se refere a crescimento econômico, o Espírito Santo está evoluindo bastante, mas a questão da infraestrutura logística deixa a desejar, pois o desenvolvimento das infraestruturas dos modais logísticos não condiz com o crescimento da economia local.

Portanto, o governo estadual e dos municípios capixaba ainda tem muito que fazer nas melhorias que devem ser feitas em todas as infraestruturas dos modais de transportes, para que o estado minimize os gargalos existentes na logística capixaba.

Se todas as obras nas quais foram citadas neste estudo forem feitas e concluídas, certamente haverá a diminuição e até mesmo a solução dos gargalos que atualmente existe hoje em toda a logística espírito-santense. E quem ganha com tudo isso, evidentemente é a sociedade capixaba.

4. REFERÊNCIAS

BID. Banco Interamericano de Desenvolvimento. **documento de trabalho**. Disponível em: <<http://www.iadb.org/pt/banco-interamericano-de-desenvolvimento,2837.html>>. Acesso em: Mai. 2016.

COLETI, Jamile de Campos. **Os vários gargalos da logística no Brasil**. documento de trabalho. Disponível em: <<http://brasildebate.com.br/os-varios-gargalos-da-logistica-no-brasil/>>. Acesso em: Mai. 2016.

DER-ES. Departamento de Estrada de Rodagem do Estado do Espírito Santo. Programa rodoviário do Espírito Santo. documento de trabalho. Disponível em: <<http://www.der.es.gov.br/Conteudo.aspx?file=ProgramasRodoviaros.xml>>. Acesso em: Mai. 2016.

_____. **Mapa Rodoviário do Estado do Espírito Santo**. Disponível em: <http://www.der.es.gov.br/download/Mapa_Rodoviaro_2013.pdf>. Acesso em: Jul. 2016.

_____. **Programa rodoviário do Espírito Santo**. Primeira etapa. Disponível em: <<http://www.der.es.gov.br/UGP/Documentos/bidi.pdf>>. Acesso em: Jul. 2016.

_____. **Programa rodoviário do Espírito Santo**. Segunda etapa. Disponível em: <<http://www.der.es.gov.br/ugp/bidii.pdf>>. Acesso em: jul. 2016.

FIGUEIREDO, Kleber Fossati; FLEURY, Paulo Fernando; WANKE, Peter. **Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos. Planejamentos do fluxo de recursos e dos produtos**. São Paulo. Ed. Atlas, 2006, p. 240.

FOLHA DA CIDADE. **Governo privatização da BR 262 no Espírito Santo**. Disponível em: <<http://folhadacidade.inf.br/governo-garante-privatizacao-da-br-262-no-espírito-santo/>>. Acesso em: Jul. 2016.

G1 ES Notícias. Em obras, porto de Vitória perde mercado para outros estados. Disponível em: <<http://g1>

.globo.com/espírito-santo/noticia/2012/12/em-obras-porto-de-vitoria-perde-mercado-para-outros-estados.html>. Acesso em: jul. 2016.

_____. Governo apresenta projeto da ferrovia que vai ligar o Rio ao Espírito Santo.

Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/07/governo-apresenta-projeto-da-ferrovia-que-vai-ligar-o-rio-ao-espírito-santo.html>>. Acesso em: Jul. 2016.

_____. Ministro assina ordem e Aeroporto de Vitória fica previsto para 2017. Disponível em: <<http://g1.globo.com/espírito-santo/noticia/2015/06/ministro-assina-ordem-e-aeroporto-de-vitoria-fica-previsto-para-2017.html>>. Acesso em: Jul. 2016.

Grupo Eco Rodovias. ECO 101. Empresa que administra a BR 101. Disponível em: <<http://www.eco101.com.br/Institucional/A-Eco101>>. Acesso em: Mai. 2016.

HIJJAR, Maria Fernanda. Cenário da infraestrutura rodoviária no Brasil. Disponível em: <<http://www.ilos.com.br/web/cenario-da-infraestrutura-rodoviaria-no-brasil/>>. Acesso em: Jul. 2016.

LOGÍSTICA INTERNACIONAL. **Modal aeroviário: vantagens e desvantagens**. Disponível em: <<http://comexexter.blogspot.com.br/2012/04/modal-aereo-vantagens-e-desvantagens.html>>. Acesso em: Jul. 2016.

MINISTÉRIOS DOS TRANSPORTES. **Transporte aquaviário**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/transporte-aquaviario-relevancia.html>>. Acesso em: Jul. 2016.

Paulo Hartung governou o Estado do Espírito Santo no período de 01 de janeiro de 2003 a 31 de Dezembro de 2010. Disponível em: <<http://www.tre-es.jus.br/eleicoes/eleicoes-anteriores/eleicoes-anteriores-a-2006>>. Acesso em: Jun. 2016.

Paulo Hartung é o atual Governador do Estado do Espírito Santo, venceu as eleições em 2014. Disponível em: <<http://www.tre-es.jus.br/imprensa/noticias-tre-es/2014/Octubro/resultado-das-eleicoes-2014>>. Acesso em: Jun. 2016.

Portal do Governo do **Estado do Espírito Santo**. Governo do Estado do Espírito Santo. **Ferrovias**. documento de trabalho. Disponível em: <<http://www.es.gov.br/EspiritoSanto/paginas/ferrovias.aspx>>. Acesso em: Jul. 2016.

_____. **Portos**. documento de trabalho. Disponível em: <<http://www.es.gov.br/EspiritoSanto/paginas/portos.aspx>>. Acesso em: Jul. 2016.

_____. Rodovias federais. documento de trabalho. Disponível em: <<http://www.es.gov.br/EspiritoSanto/paginas/estradas.aspx>>. Acesso em: mai. 2016.

PROEDES. **Estratégias a serem adotadas**. Disponível em: <<http://www.proedes.com.br/site/proedes/estrategias-do-proedes/>>. Acesso em: jun. 2016.

_____. **Principais objetivos do programa**. Disponível em: <<http://www.proedes.com.br/site/proedes/o->

proedes/>. Acesso em: jun. 2016.

_____. **Programa de desenvolvimento sustentável do Espírito Santo**. Disponível em: <<http://www.proedes.com.br/site/proedes/o-proedes/>>. Acesso em: mai. 2016.

Renato Casagrande governou o Estado do Espírito Santo no período de 01 de janeiro de 2011 a 31 de dezembro de 2014. **Tribunal Regional Eleitoral do Espírito Santo**. Disponível em: <<http://www.tre-es.jus.br/eleicoes/eleicoes-anteriores/eleicoes-2010/>>. Acesso em: Jun. 2016.

Resultado das eleições de 2010 para governador do Estado do Espírito Santo. **Renato Casagrande**. documento de trabalho. Disponível em: <<http://apps.tre-es.jus.br/arquivos/eleicoes/2010/turno1/Resultado%20da%20Totalizacao%20-%202012-03-14.pdf>>. Acesso em: Jun. 2016.

[1] Pós-Graduando em Logística Estratégica Empresarial e Internacional, pela Rede Doctum de Ensino, 2016.

[2] Administração de Empresas, Pós-graduação em Gestão de Recursos Humanos, e é Professora Especialista na Instituição de Ensino Superior DOCTUM em Vitória - ES.

[3] US\$ é a moeda de dólar americano.

[4] A BR-101 é uma rodovia federal, longitudinal do Brasil. Seu ponto inicial está localizado na cidade de Touros no Rio Grande do Norte e o final na cidade de São José do Norte no Rio Grande do Sul. Atravessa doze estados brasileiros: Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Em toda sua extensão é denominada oficialmente Rodovia Governador Mário Covas

[5] A EcoRodovias é uma Companhia de infraestrutura logística integrada, que opera ativos de logística intermodal, concessões rodoviárias e serviços correlatos.

[6] *Commodities* significa mercadoria, são produtos "*in natura*", cultivados ou de extração mineral, que podem ser estocados por certo tempo sem perda sensível de suas qualidades, como suco de laranja congelado, soja, trigo, bauxita, prata ou ouro, principalmente minérios e gêneros agrícolas, que são produzidos em larga escala.

[7] Vale é uma empresa multinacional de mineração.

[8] Cariacica é um município que fica localizado na região da Grande Vitória no Estado do Espírito Santo.

[9] Belo Horizonte é a capital do Estado de Minas Gerais.

[10] Vitória é a capital do Estado do Espírito Santo.

[11] Município que fica localizado na região Sul do Estado do Espírito Santo.

[12] Município que fica localizado na região Sul do Estado do Espírito Santo.

[13] Município que fica localizado na região Norte do Estado do Espírito Santo.

[14] Município que fica localizado na região Norte do Estado do Espírito Santo.

[15] A navegação de Cabotagem é aquela que ocorre no mar, na nossa costa marítima, bem como na de qualquer outro país, ligando apenas portos nacionais. Como exemplo, podemos citar um transporte que se inicia no Porto de Rio Grande, tendo como destino o Porto de Vitória. Uma navegação de Santos até o Porto de Manaus também é uma cabotagem, pois mesmo quando um rio ou um lago faz parte do percurso, a modalidade ainda é considerada Cabotagem.

[16] Navegação de longo curso é o nome dado ao transporte de pessoas ou bens entre portos de diferentes nações.

[17] Anchieta é um município capixaba que fica na região Sul do Estado do Espírito Santo.

[18] Aracruz é um município capixaba que fica na região Norte do Estado do Espírito Santo.

[19] Vila Velha é um município capixaba que fica na região da Grande Vitória no Estado do Espírito Santo.

[20] A palavra significa “**afastada da costa**” e é utilizada por empresas que trabalham com perfuração e **exploração petrolífera** em torno de uma costa litorânea.

[21] Santos é um município portuário sede da Região Metropolitana da Baixada Santista, localizado no litoral do estado de São Paulo.